**02-127 ЗиЛ-157 6х6 тягач-лесовоз с одноосным прицепом-роспуском ТМЗ-804 для перевозки леса в хлыстах гп до 8 тн, мест 3, полный вес 14.5 тн, 104/109 лс, 60 км/час, предприятия Минлеспрома СССР с 1958 г.**

****

Разработчик: Гипролестранс - Государственный институт по проектированию транспортного оборудования лесной промышленности Минлеспрома СССР.

Изготовители: предприятия Минлеспрома СССР.

Приличной статьи об этом лесовозе не нашел. Подождем пока кто-либо из наших уважаемых автоисториков сподобится, ведь разрозненных материалов не мало.

*Шегельман, И. Р. Лесные трансформации (XV-XXI вв.)/ И. Р. Шегельман. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2008.*

«Серьезный скачок в трансформации технологии лесосечных работ был обеспечен в 1948 г., когда в России впервые в мире была апробирована технология заготовки древесины в хлыстах (трелевка поваленных деревьев с кроной, обрубка сучьев на верхнем лесоскладе, погрузка пакетов хлыстов на лесовозный автопоезд и вывозка в хлыстах). Переходу на заготовку леса в хлыстах способствовало стремление уменьшить трудоемкость операций, выполняемых в лесу, и перенести их на нижние лесосклады, а также формирование на базе нижних складов энергонасыщенных производств, повышение качества на них вырабатываемых сортиментов, углубление переработки древесины и, главное, строительство рядом с этими складами рабочих поселков с закрепленными за ними кадрами постоянных рабочих.

Достоинства новой технологии и ее положительное влияние на организацию лесозаготовок и развитие их социальной инфраструктуры обусловили тот факт, что за сжатый период – около 5 лет – практически вся отрасль была переведена на такую технологию.

В 1947 г. вывозка леса автомобилями составляли около 60% от всего объема машинной вывозки. Доля вывозки леса тракторами к 1950 г. снизилась до 6,8 %. К концу 50-х г. ХХ века

тракторы на ледяных дорогах стали вытесняться автомобилями, позволяющими значительно увеличить расстояние вывозки.

Постановлением Совета Министров СССР и Центрального Комитета КПСС от 7.10.1953 г. «О ликвидации отставания лесозаготовительной промышленности» предусматривалась поставка значительного количества лесозаготовительного оборудования, включая лесовозные автомобили. Минский автомобильный завод с 1956 г. начал серийный выпуск автомобилей МАЗ-501.

За 1950-58 г. парк лесовозных автомобилей вырос в 1,6 раза, а выработка на лесовозный автомобиль более чем в два раза. Лес вывозили автомобилями ЗиС-151, позднее ЗиЛ-157,

МАЗ-501, КрАЗ-214Л со всеми ведущими осями и роспусками высокой грузоподъемности.»

**Технические показатели автопоездов с колесным прицепным составом**

*(планы из журнала Лесная промышленность №7 за 1960 г.)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование марок автомобилей | Число ведущих осей | Расчетное тяговое усилие в кг | Тип автопоезда | Вес тары автопоезда в т  — | Максимальная грузоподъемность автопо- езда в т | Рейсовые нагрузки автопоездов в м3 при руководящем подъеме В *%0* | | | |
| 40 | 50 | 60 | 70 |
| ЗиЛ-150 и ЗиЛ-164 | 1 | 1460 | 1в | 6,3 | 13,0 | 14,9 | 12,4 | 10,4 | 8,8 |
| 1г | 5,45 | 8,5 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 9,9 |
| ММ3-584 | 1 | 1680 | 1а | 7,77 | 17,0 | 16,8 | 14,0 | 11,2 | 9,5 |
| 1б | 6,92 | 12,5 | 15,7 | 14,9 | 12,4 | 10,6 |
| 1в | 6,2 | 13,0 | 16,0 | 15,0 | 13,2 | 11,5 |
| ЗиЛ-130В | 1 | 1920 | 1а | 7,8 | 17,0 | 20,3 | 16,9 | 14,3 | 12,0 |
| 16 | 6,95 | 12,5 | 15,7 | 15,7 | 15,3 | 13,0 |
| 1в | 6,23 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,2 | 14,0 |
| ЗиЛ-151 . | 3 | 2920 | 1а | 9,6 | 17,0 | 21,2 | 21,2 | 21,2 | 21,2 |
| 16 | 8,75 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| 1в | 7.8 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| ЗиЛ-157В | 3 | 2880 | 1а | 9,2 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| ЗиЛ-ЛТ (опытный автотягач - Гипролестранса) | 2 | 2820 | 1а | 8,8 | 17,0 | 21,2 | 21,2 | 21,2 | 21,0 |
| 1б | 7,9 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| 1в | 7,2 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| Автотягач седельного типа  на базе ЗиЛ-130В (проект) | 2 | 3000 | 1а | 9,6 | 22,0 | 27,5 | 27,5 | 25,6 | 22,0 |
| 1а | 8,8 | 17,0 | 21,2 | 21,2 | 21,2 | 21,2 |
| 1в | 7,2 | 13,0 | 16,3 | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| Автотягач седельного типа  на базе ЗиЛ-131(проект) | 3 | 3450 | 1а | 10,6 | 24,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 26,0 |
| 1а | 10,0 | 18,0 | 22,5 | 22,5 | 22,5 | 22,5 |
| 1в | 8,2 | 15,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 | 19,0 |
| МАЗ-501 | 2 | 3840 | 1а | 14,5 | 35,0 | 41,8 | 35,2 | 29,9 | 25,6 |
| 1а | 13,5 | 27,0 | 34,5 | 34,5 | 31,2 | 26,3 |
| 1в | 10,83 | 20,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 |
| МАЗ-502 | 2 | 3580 | 1а | 12,6 | 20,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 |
| МАЗ-200В | 2 | 2390 | 1а | 12,7 | 27,5 | 21,6 | 17,4 | 14,0 | — |
| 1б | 11,6 | 20,5 | 22,9 | 18,6 | 15,4 | 12,6 |
| 1в | 10,0 | 21,5 | 24,8 | 20,5 | 17,4 | 14,6 |
| 1г | 8,64 | 14,5 | 18,1 | 18,1 | 18,1 | 16,2 |

**ЗиЛ-157** - грузовой автомобиль повышенной проходимости производства Завода им. Лихачёва (ЗиЛ). Выпускался серийно с 1958 года в основном для вооружённых сил (ВС). Использовалась кабина от ЗиС-151 с незначительными изменениями. Отличался от ЗиЛ-151 односкатной ошиновкой (у ЗиЛ-151 двускатная ошиновка задних колес) и отапливаемой кабиной и др.

Массово использовался в лесхозах по причине высокой проходимости и неприхотливости. Особую любовь ЗиЛ-157 получил, за свою простоту и надежность.

Автомобиль ЗиЛ-157 как и его предшественник ЗиС-151 имел трансмиссию с пятью кардаными валами: промежуточный (между раздаточной коробкой и КПП); на передний мост; на средний мост; к заднему мосту подходили два карданых вала с промежуточным подшипниковым узлом на среднем мосту.

На ЗиЛ-157 применялись колёса и шины размером 12,00-18. Впервые в советском автомобилестроении на грузовом автомобиле была применена система централизованного регулирования давления в автомобильных шинах. Водитель со своего места мог регулировать давление в шинах (во всех или по выбору).

Автомобильный компрессор позволял продолжать движение при небольших пробоинах в шинах. При движении по снежной целине или заболоченной местности была возможность кратковременно снижать давление до 0,7 кг/см2. При этом скорость движения автомобиля не должна была превышать 10 км/час. Ресурс шин при такой езде не превышал 150 км (при эксплуатации с нормальным давлением 2,8 кг/см2 гарантийный пробег шин составляет 10 тыс. км).

В зимнее время машина требует тщательного присмотра за системой охлаждения, при необходимости применяются кожухи-утеплители на радиатор. Серьёзным недостатком для столь тяжёлого грузовика является отсутствие гидравлического усилителя рулевого управления.

Снаряженная масса, кг 5540

нагрузка на переднюю ось / на заднюю тележку, кг 2400 / 3140

Полная масса автомобиля, кг 10190

нагрузка на переднюю ось / на заднюю тележку, кг 2770 / 7420

Дорожный просвет, мм 310

Габариты мм, длина, 6684, ширина 2315, высота 2360 (с тентом 2915)

База, мм 4225

Номинальная мощность, кВт (л. с.) 80,2 (109)

Максимальная частота вращения коленчатого вала, об/мин 2800

Максимальная скорость, км/ч 60

Передаточные числа коробки передач: 1 - 7,44; 2 - 4,10; 3 - 2,29; 4 - 1,47; 5 - 1,00; З. Х. - 7,09.

Передаточные числа раздаточной коробки: 1 - 2,27; 2 - 1,16.

Передаточное число главной передачи: 6,67

Размер шин 12,00-18

Для ЗиЛ-157 что выпускался с 1958 по 1961 годы:

а) Номинальная мощность 76,5 кВт (104 л.с.).

б) Максимальная скорость 65 км/ч.

в) Передаточные числа коробки передач были другими, как на ЗиС-150 и ЗиС-151: 1-я передача 6,24; 2-я передача 3,32; 3-я передача 1,898; 4-я передача 1,00; 5-я передача 0,81; З. Х. 6,70.

г) Передаточные числа раздаточной коробки были другими, как на ЗиС-151: 1-я передача 2,44; 2-я передача 1,24.